

Startnotitie

“Lokale uitwerking Koersdocument Fiets & Kernnet Fiets”

Een integrale fietsvisie 2019 – 2026 & Uitvoeringsprogramma fiets 2019-2021

Laatst gewijzigd:	16 - 10- 2018
Auteur:	Joke Vulkers
Ambtelijk opdrachtgever:	Bert Spies
Portefeuillehouder :	Ruud van Leeuwen
Omschrijving:	projectdefinitie en plan van aanpak voor het opstellen van de Lokale uitwerking Koersdocument Fiets & Kernnet Fiets (een integrale fietsvisie 2019 – 2026 & uitvoeringsprogramma 2019 - 2021) voor de gemeente Dalfsen
Status:	bijlage 1 bij collegeadvies 3331 van 16-10-2018 (tbv college 23-10-2018)

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding/probleem
- 1.2 Doel en ambities
- 1.3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

2. Totstandkoming integrale fietsvisie

- 2.1 In- en externe stakeholders
- 2.2 Participatie
- 2.3 Deelproducten en eindresultaat
- 2.4 Bestuurlijk
- 2.5 Projectorganisatie
- 2.6 Planning
- 2.7 Kosten, budget en dekking
- 2.8 Risico

1. INLEIDING

In deze startnotitie beschrijven we het proces dat doorlopen wordt om te komen tot de “Lokale uitwerking Koersdocument Fiets & Kernnet Fiets” (een integrale fietsvisie 2019 – 2026 & uitvoeringsprogramma 2019 - 2021). Aan de orde komen:

- de stappen die we doorlopen;
- de instrumenten die we inzetten;
- de in- en externe partners die we betrekken bij het proces;
- de rol van het college en de gemeenteraad;
- de uitgangspunten die we hanteren.

De “Lokale uitwerking Koersdocument Fiets & Kernnet Fiets” noemen we kortweg “de integrale fietsvisie”. Met de integrale fietsvisie werken we toe naar nog betere fietsvoorzieningen, de ambitie is hoog. We willen de fietsvisie en het uitvoeringsprogramma vormgeven met in- en externe partners. Op basis van nieuwe input en ontwikkelingen op het gebied van de fiets actualiseren we waar nodig de doelstellingen uit het GVVP van 2016.

1.1 Aanleiding/probleem

Tijdens de raadsvergadering van 9 november 2017 heeft de raad een motie aangenomen. In deze motie verzoekt de raad het College aan de slag te gaan met een integrale fietsvisie (fiets-hoofdinfrastructuur): een plan waarmee we toe kunnen werken naar goede en veilige fietspaden in de gemeente Dalfsen voor scholieren, woon-werkverkeer en recreatief fietsverkeer.

Het fietsbeleid van de gemeente Dalfsen staat in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2016 – 2026 (GVVP 2016 - 2026). Dit beleid is op hoofdlijnen nog zeer actueel. Fietsen en goede voorzieningen voor fietsers staan de laatste jaren in Dalfsen steeds meer in de belangstelling. We willen fietsen stimuleren. Daarvoor zijn goed onderhouden en aantrekkelijke fietsroutes en voorzieningen nodig. In het Coalitiedocument 2018 – 2022 (“Dichtbij – Dalfsen – Dichtbij”) en de Raadsagenda 2018-2022 (“Kleurrijke kubus”) vragen raad en college ook nadrukkelijk aandacht voor de fietsvoorzieningen en de verkeersveiligheid voor de fiets.

Ook op provinciaal niveau zijn de ambities voor de fiets en de fietsvoorzieningen hoog. Provinciale Staten hebben in 2015 het koersdocument Fiets vastgesteld. Het Kernnet Fiets West Overijssel is een uitwerking van het Koersdocument Fiets. Binnen het Kernnet krijgt een deel van de routes een hoge prioriteit. In de integrale fietsvisie werken we voor de gemeente Dalfsen het Koersdocument Fiets en het (geprioriteerde) Kernnet Fiets verder uit.

Er klinkt ambitie door in de motie, het coalitiedocument en de raadsagenda. Maar zeker ook in het Kernnet Fiets en de ontwerpprincipes die daarbij aansluiten. Daarom gaan we het huidige beleid aanscherpen en vragen daarbij inbreng van binnen en buiten de gemeentelijke organisatie.

1.2 Doel en ambities

De integrale fietsvisie heeft de volgende doelen:

- a. Het fietsbeleid van Dalfsen aan laten sluiten bij de ambities uit het Koersdocument Fiets en het (geprioriteerde) Kernnet Fiets West Overijssel;
- b. het hogere ambitieniveau tot uitdrukking laten komen in het fietsbeleid van Dalfsen;
- c. het opstellen van een maatregelenplan voor de eerste drie jaar waarmee we het beleid handen en voeten geven;

1.3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Met het fietsbeleid dat we gaan verwoorden in de fietsvisie, werken we de koers uit het GVVP 2016-2026 en het Koersdocument Fiets West Overijssel verder uit. Wanneer de fietsvisie en het uitvoeringsprogramma (UVP) gereed zijn:

- is duidelijk waar we in de periode 2019 – 2021 aan gaan werken en waar we naartoe willen werken tot 2026;
- beschikken we over actuele en overzichtelijke informatie en kaartmateriaal (van het hoofd fietsrouten netwerk en de overlap met het geprioriteerde Kernnet Fiets, knelpunten, projecten en plannen);
- kunnen we kansen creëren en benutten bij onderhoud en ruimtelijke projecten, bijvoorbeeld de aanleg van fietspaden of fietsparkeerplaatsen.

Het uitgangspunt bij de uitvoering van fysieke maatregelen is dat zoveel mogelijk werk met werk gemaakt wordt. In de planning van maatregelen voor de fiets wordt daarom waar mogelijk rekening gehouden met weg- en rioolbeheer en onderhoud (en andersom).

We zoeken meer dan voorheen de samenwerking met buurgemeenten en de provincie bij de planvorming t.a.v. regionale fietsroutes die deel uitmaken van het Kernnet Fiets West Overijssel. We doen dit vanuit de gemeenschappelijke doelstelling het fietsgebruik te stimuleren en de (toekomstige) fietsers aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes te bieden.

Vanuit het beleidsplan recreatie en toerisme is geen afzonderlijk dan wel specifiek geformuleerd beleid voor fysieke infrastructuur voor fietsers.

In voorkomende gevallen wordt er gekeken naar koppelkansen met bijvoorbeeld verkeer (GVVP) en gebiedsgericht werken (Ruimte voor de Vecht).

2. TOTSTANDKOMING INTEGRALE FIETSVISIE

2.1 In- en externe stakeholders

Om het fietsbeleid effectief te laten zijn is het van belang dat het beleid breed gedragen wordt. In- en externe stakeholders kunnen elk door hun eigen expertise een belangrijke bijdrage leveren. Samenwerking met de provincie Overijssel en andere gemeenten is ook van belang voor een gedragen regionale aanpak.

Er zijn diverse *externe stakeholders* die we willen vragen om (in meerdere of mindere mate) mee te denken en praten tijdens het proces en/of waarmee we beleidsmatig af zullen stemmen. Hieronder een (niet uitputtende) opsomming:

- Provincie Overijssel;
- Buurgemeenten: Zwolle, Ommen, Hardenberg, Raalte, Staphorst;
- lokale afdelingen van Fietzersbond en VVN;
- Politie;
- Plaatselijk Belang;
- Typisch Dalfsen;
- Ondernemersverenigingen en recreatieondernemers;
- Fietzers
- Scholen

Intern worden de volgende stakeholders betrokken bij het proces:

- College;
- Gemeenteraad;
- Ruimtelijke Ontwikkeling (Ruimtelijke Ordening, Duurzaamheid, Verkeer)
- Openbare Ruimte (Beheer Openbare Ruimte, Wegen, Openbare Verlichting)
- Bedrijfsvoering (financieel, Communicatie, juridisch)

Ambtelijk komt er een projectgroep waarin we inhoudelijke aspecten en planning e.d. afstemmen en de voortgang bewaken.

2.2 Participatie

Met enkele stakeholders zal apart gesproken worden.

Consultatiebijeenkomsten

Per kern van de gemeente Dalfsen organiseren we een consultatiebijeenkomst. Raadsleden worden ook uitgenodigd een of meer consultatiebijeenkomsten bij te wonen. Tijdens de consultatiebijeenkomsten checken we het huidige beleid (GVVP 2016-2026). Aan de hand van kaartbeelden houden we samen met bewoners en andere belanghebbenden het huidige fietsroutenetwerk tegen het licht en gaan we in dialoog over gewenste maatregelen en prioriteiten. Op basis van de opbrengst formuleren we voorstellen voor aanpassingen aan routes en knelpunten, maatregelen en projecten.

Naast deze bijeenkomsten halen we online reacties op. Mensen kunnen ook reageren op de concepten van de kaartbeelden en de rapportage. We verwerken reacties en starten daarna het bestuurlijke proces. Indien er behoefte is aan een plenaire terugkoppeling dan organiseren we dat. Tijdens de consultatiebijeenkomsten peilen we aan deze behoefte er is.

2.3 Deelproducten en eindresultaat

In de integrale fietsvisie beschrijven we het geactualiseerde fietsbeleid voor de periode 2019 – 2030. In feite vernieuwen we het hoofdstuk over fietsverkeer uit het GVVP (hoofdstuk 11). Wel zetten we het huidige beleid op hoofdlijnen voort. Op onderdelen actualiseren we het beleid. Voor het overzicht

vervangen we wel heel hoofdstuk 11 uit het GVVP. Met kaartbeelden en beeldmateriaal maken we duidelijk waar we ons de komende jaren op gaan richten.

Als aanvulling op de integrale fietsvisie wordt een uitvoeringsprogramma (UVP) opgesteld. In het UVP beschrijven we de concrete acties die we de eerste drie gaan doen om het beleid uit te voeren. Het UVP 2019 – 2021 voor de fiets en het UVP voor het GVVP 2019 – 2021 laten we op elkaar aansluiten.

We zullen ons in de integrale fietsvisie richten op:

- Actuele trends en ontwikkelingen
 - Het hoofd fietsroutenetwerk: met het vaststellen van de integrale fietsvisie stellen we ook het hoofd fietsroutenetwerk (fietspadenstructuur) opnieuw vast. Hier leggen we ook de relatie met:
 - GVVP 2016 – 2026 en UVP 2016 - 2018
 - het Kernnet Fiets West Overijssel;
 - ontwerprichtlijnen en inrichtingseisen;
 - ruimtelijke ontwikkelingen, ruimtelijk beleid en Omgevingsvisie;
 - recreatieve routes en voorzieningen;
 - ontbrekende schakels en oversteekvoorzieningen in het netwerk;
 - bereikbaarheid van voorzieningen;
 - onderhoud en beheer
- Er wordt gebruikgemaakt van bestaande inventarisaties, zo nodig aangevuld met opnames ter plaatse.
- Fietsveiligheid;
 - analyse ongevallen en ontwikkelingen;
 - knelpunten (onveilige locaties en routes);
 - voorlichting en educatie
 - Beheersaspecten;
 - Fietsparkeren;
 - Laadvoorzieningen voor elektrische fietsen;
 - Communicatie;

2.4 Bestuurlijk

In de Programmabegroting 2018-2021 heeft de gemeenteraad in programma 3 'Beheer en openbare ruimte' de verkeersveiligheid voor de fietser, de eigen buurt en schoolroutes als speerpunt vastgelegd. Actuele fietsprojecten die hieraan een bijdrage leveren zijn:

- Planvorming verbeteren fietsroute Zwolle – Dalfsen;
- Uitwerking/advisering veiligheid rotonde Kampmansweg en schoolroutes in de kernen;
- Haersolteweg

In de Perspectiefnota 2019 – 2022 zijn diverse fietsprojecten benoemd die de komende jaren om investeringen vragen:

- Rtonde Kampmansweg (en evt. andere rotondes);
- Snelfietsroute Dalfsen – Zwolle;
- Optimalisatie fietsroutenetwerk gemeente Dalfsen;
- Fietsmaatregelen Pr. Beatrixlaan – Kon. Julianalaan.

Ook de in maart 2018 gehouden gemeenteraadsverkiezingen hebben gezorgd voor nieuwe input voor het fietsbeleid. In het Coalitiedocument "Dichtbij – Dalfsen – Dichtbij" worden o.a. genoemd:

- Aanleg snelfietsroute tussen Ommen – Dalfsen en Zwolle;
- Fietsroute Lemelerveld – Zwolle en Lemelerveld – Raalte;
- Inzicht in aanpak van verkeersonveilige locaties;
- Parallelwegen N340 – N377, inclusief aansluitingen op onderliggend wegennet;
- Duurzame laadpalen voor elektrische fietsen;
- Samenwerking binnen Regio Zwolle;
- Verkeersveiligheid: extra aandacht op plaatsen waar zwakkere verkeersdeelnemers samenkomen (routes naar scholen en sportvoorzieningen);

In de Raadsagenda 2018 – 2022 "Kleurrijke kubus" wordt verkeersveiligheid als een van de speerpunten benoemd:

“Veiligheid in het verkeer is van het grootste belang. We willen werken aan veilige fietsverbindingen, met name voor de schoolgaande jeugd en ouderen. De problematiek rondom de N-wegen en het onderliggend wegennet vraagt bij voorkeur om een gezamenlijke aanpak met de provincie”.

Tijdens de totstandkoming van de integrale fietsvisie betrekken we via de consultatiebijeenkomsten de leden van de gemeenteraad. De raad vragen we de “Lokale uitwerking Koersdocument Fiets & Kernnet Fiets” (een integrale fietsvisie 2019 – 2026 & uitvoeringsprogramma 2019 - 2021) vast te stellen.

2.5 Projectorganisatie

We gaan werken met een interne projectgroep. De projectgroep zorgt voor de juiste verbinding met de organisatie over inhoudelijke punten, financiën, planning en fasering. De coördinatie van de integrale fietsvisie en het UVP 2019 – 2021 is in handen van de beleidsmedewerker verkeer en vervoer. Zij is verantwoordelijk voor het opstellen van de fietsvisie en het UVP, het in- en externe proces en de monitoring.

De deelnemers aan de consultatiebijeenkomsten vormen voor ons een klankbord. Met een aantal stakeholders voeren we apart overleg of we sluiten aan bij bestaande overleggen (zoals het reguliere overleg met politie en VVN).

Afstemming met de portefeuillehouder verkeer en vervoer vindt bilateraal plaats of tijdens bredere overleggen.

2.6 Planning

Activiteit	Planning
Inventarisatiefase en interne afstemming	Nov '18 – jan '19
Consultatiefase: <ul style="list-style-type: none">- Bijeenkomsten- Gesprekken met stakeholders- Online enquête uitvoeren	Jan '19 – mrt '19
Conceptrapportage/kaartmateriaal opstellen	Apr – mei '19
In- en extern bespreken conceptrapportage/kaartmateriaal	Mei – juni '19
Verwerken inbreng	
Definitieve rapportage	Juni –juli '19
Bestuurlijk proces	Sept -dec '19

2.7 Kosten, budget en dekking

Het opstellen van een integrale fietsvisie zal deels worden uitbesteed (inventarisatie, rapportage, opstellen kaartmateriaal). De gemeente organiseert samen met de te selecteren externe partij de consultatiebijeenkomsten. De kosten worden geraamd op maximaal €20.000 (incl. kosten van de bijeenkomsten). Het offertetraject moet nog worden opgestart. We stellen voor de kosten te dekken uit middelen van GVVP 2018 en 2019.

2.8 Risico

Fasering

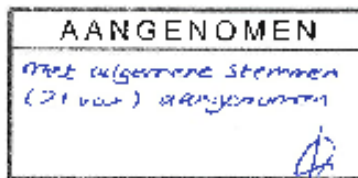
Doordat het verloop van het participatieproces en de bestuurlijke besluitvorming zich vooraf niet laten voorspellen, kan de fietsvisie later worden opgeleverd dan in de planning staat aangegeven. De raad wordt via het RIS op de hoogte gehouden van wijzigingen in de voortgang.

Financieel-economisch

Het opstellen van de fietsvisie kan duurder uitvallen dan begroot wanneer blijkt dat er onvoldoende informatie beschikbaar is om de (kwaliteit van) de fietsroutes te beoordelen. Dit is een reëel risico. Doet zich dit voor dan zijn extra middelen uit het GVVP-budget nodig dan voorzien. Bij overschrijding van het jaarbudget kan dit betekenen dat bepaalde projecten later of niet uitgevoerd kunnen worden. We schatten in dat dit risico klein is.

Politiek/bestuurlijk

Bij het opstellen van de integrale fietsvisie kunnen we aanlopen tegen strijdigheden met beleid/projecten van provincie en buurgemeenten. Tijdens het proces voor de fietsvisie gaan we met elkaar hierover de dialoog aan en eventuele dilemma's maken we inzichtelijk aan college en gemeenteraad. Het doel is aan te sluiten bij provinciaal fietsbeleid en lopende projecten.



Motie

Raadsvergadering 09-11-2017

Ondergetekenden, leden van de raad van de gemeente Dalfsen, dienen de volgende motie in:

overwegende dat:

- er al bijna twee jaar lang een brede werkgroep van Staten- en Raadsleden uit het Vechtdal aan het werk is om de aanleg van een kwalitatief hoogwaardige fietsroute (verder KHF) tussen Zwolle en Hardenberg te stimuleren;
- het realiseren van een fietssnelweg langs het spoor ons punt op de horizon blijft maar de verbouwing van de N340 op korte termijn realistischere kansen biedt om de fietsveiligheid tussen Zwolle en Dalfsen te verbeteren;
- er door de 'verbouwing' van de N 340 Zwolle-Varaen en de ombouw van de N 34 Wille Paal-Hardenberg (e.v.) naar een veilige autoweg er kansen zijn voor verbeteringen in de richting van een KHF;
- het totale tracé van Zwolle tot Hardenberg (zowel N340 als N34) is voorzien van parallelwegen;
- de parallelweg (oude) N 340 Arriën-Witte Paal al grotendeels is ingericht als KHF
- In het voorjaar van 2018 de provincie Overijssel het Koersdocument Fiets heeft vastgesteld, waarin duidelijk ruimte (en geld!) beschikbaar is gesteld voor de ondersteuning bij de aanleg van KHF'en;
- de afgelopen winter gemeentes hun fietsroutes en planning aan de provincie hebben geleverd en de provincie nu bezig is het Fiets-Kennet en de secundaire routes in te delen;
- de werkzaamheden rond de N 34 Wille Paal-Drentse grens inmiddels zijn gestart en de N 340-plannen Zwolle-Varaen de aanbesteding naderen;

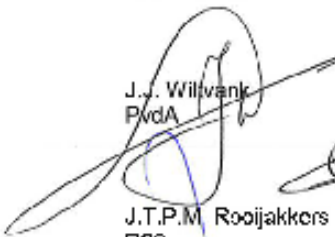

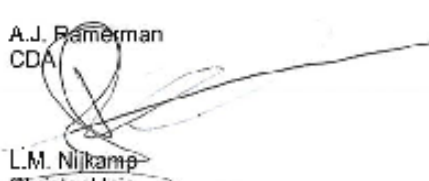



spreekt uit dat:

- verbetering van de fiets route Zwolle-Hardenberg past in het gemeentelijk beleid om Dalfsen vanuit alle windstreken ook per fiets beter bereikbaar te maken
- klimaat- en gezondheidsdoelen ook meer haalbaar worden als mensen voor school-, werk- en toeristisch verkeer minder de auto en meer de fiets gaan kiezen.

verzoekt het college:

- genoemde kansen voor meer KHF-achtige inrichting van de Zuidelijke parallelweg langs de N 340 vanaf de aansluiting vanaf de gemeentegrens met Zwolle tot aan de gemeentegrens met Ommen te benutten;
- er bij het college van Gedeputeerde Staten van Overijssel op aan te dringen de coördinatie van dit gemeentegrensoverschrijdende project op zich te nemen
- de komende periode aan de slag te gaan met een integrale fietvisie "een fiets hoofd-infrastructuur" zodat er bij onderhoud of andere aanpassingen een goed onderliggend plan klaar ligt. Op deze manier kunnen we er voor de langere termijn naar toe werken dat er gedegen fietspaden liggen binnen de gehele gemeente Dalfsen waar a onze inwoners op een veilige, gezonde en duurzame manier gebruik van kunnen maken. Dit alles voor de scholieren, woon-werk en het recreatieve verkeer op de fiets.

De Indieners,

 J.J. Wiltvink PvdA	 G.J. Veldhuis VVD	 A.J. Ramerman CDA
 J.T.P.M. Rooijackers D66	 J.G.J. Rijkker Gemeentebelangen	 L.M. Nijkamp ChristenUnie